**Deutscher Bundestag** **Drucksache 14/7822**

**14. Wahlperiode** 12. 12. 2001

# Beschlussempfehlung und Bericht

## des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**
**– Drucksachen 14/7013, 14/7087 –**

## Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

### A. Problem

Schwere Nutzfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen. Die bestehende zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr ist nur bedingt geeignet, diese Kosten in gerechter Weise den Verursachern anzulasten, da sie nicht an die Fahrleistungen auf Bundesautobahnen anknüpft.

### B. Lösung

Durch die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Benutzungsgebühr werden die durch schwere Nutzfahrzeuge in besonderem Maße verursachten Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen in gerechter Weise den Verursachern angelastet. Die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr kann auch zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Schiene und Schiff beitragen.

**Annahme des Gesetzentwurfs mit Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS und Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP**

### C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

A. den Gesetzentwurf – Drucksachen 14/7013, 14/7087 – mit Maßgabe folgender Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. In Artikel 1 § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 sind nach dem Wort „Straßenbetriebsdienst“ die Wörter „einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst“ einzufügen.
2. In Artikel 1 § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 sind am Ende die Wörter „und Fahrzeuge, die ausschließlich für Zwecke des Schausteller- und Zirkusgewerbes eingesetzt werden“ anzufügen.
3. Artikel 1 § 11 erhält folgende Fassung:

   „§ 11
   Mautaufkommen

   Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Ausgaben aus dem Vertrag mit dem Betreiber nach § 4 Abs. 2 Satz 1 werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Im Bundeshaushalt werden die entsprechenden Einnahmen und Ausgaben getrennt voneinander dargestellt und bewirtschaftet.“
4. Artikel 1 § 12 erhält folgende Fassung:

   „§ 12
   Erste Mauterhebung, Aufhebung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

   Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut festzulegen. Zu diesem Zeitpunkt tritt das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. 1994 II S. 1765), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2000 (BGBl. 2000 II S. 1530), außer Kraft; das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gibt den Zeitpunkt des Außerkrafttretens im Bundesgesetzblatt bekannt.“
5. Nach Artikel 1 § 12 wird ein neuer § 13 mit der Überschrift „Anwendungsvorschriften“ eingefügt. Die Absätze 2 und 3 des bisherigen § 12 des Entwurfes des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge werden Absätze 1 und 2 des neuen § 13. In dem neuen § 13 Abs. 2 ist die Angabe „Absatz 1“ durch die Angabe „§ 12“ zu ersetzen.
6. Artikel 3 (Änderung der Fahrzeugregisterverordnung) lautet wie folgt:

   „Die Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1090), wird wie folgt geändert:

   Nach § 12a wird folgender § 12b eingefügt:

   „§ 12b
   Automatisierte Übermittlung von Daten nach § 36 Abs. 2b des Straßenverkehrsgesetzes

   (1) Die Übermittlung nach § 36 Abs. 2b des Straßenverkehrsgesetzes von Fahrzeugdaten und Daten von Fahrzeugkombinationen, die für die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge maßgeblich sind, ist durch Abruf im automatisierten Verfahren zulässig.

(2) Die Daten nach Absatz 1 werden zum Abruf bereitgehalten für das Bundesamt für Güterverkehr, die Zollbehörden und eine sonstige öffentliche Stelle, die mit der Erhebung der Autobahnmaut beauftragt ist.“

B. Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen empfiehlt dem Deutschen Bundestag, folgende Entschließung anzunehmen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Einführung der entfernungsabhängigen LKW-Maut ab dem 1. Januar 2003. Die LKW-Maut nimmt eine Schlüsselstellung bei der künftigen Gestaltung des Güterverkehrs in Europa ein.

Die entfernungsabhängige LKW-Maut hat zentrale Bedeutung für

– den Abbau der Wettbewerbsverzerrungen auf dem europäischen Transportmarkt,
– die angemessene Beteiligung ausländischer LKW bei der Finanzierung unserer Verkehrsnetze,
– mehr Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern und
– das erklärte Ziel der Bundesregierung, den Güterverkehr auf der Schiene bis zum Jahre 2015 zu verdoppeln; dies setzt eine verursacher-gerechte Wegekostenanlastung voraus.

Mit der LKW-Maut werden zusätzliche Investitionsspielräume für Verkehrsinfrastruktur nachhaltig eröffnet. Aus dem Mautaufkommen werden Mittel in Höhe von insgesamt 7,4 Mrd. DM zur Finanzierung der Maßnahmen des Anti-Stauprogramms 2003 bis 2007 eingesetzt, zusätzlich zu den in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Investitionsmitteln. Es geht um Mittelaufstockung für Erhalt und Ausbau der gesamten Verkehrsinfrastruktur; es gibt nur ein integriertes Verkehrsnetz. Wer die Straße entlasten will, muss Platz auf der Schiene und die notwendigen Bedingungen auf der Wasserstraße schaffen. Dies setzt die gleichmäßige Verwendung der Mauteinnahmen für die Verkehrsträger Straße und Schiene/Wasser voraus.

Sollte sich ein Teil des Straßengüterverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz verlagern, müssen geeignete Lösungen zum Schutz der Menschen in Ballungsräumen, Wohngebieten und grenznahen Gebieten gefunden werden. Gegebenenfalls ist dann die Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen. Der Deutsche Bundestag hält die im Gesetz vorgesehene Ermächtigung für ausreichend und für den richtigen Hebel, um unerwünschte Ausweichverkehre zu unterbinden.

Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass der europäische Transportmarkt seit Jahren durch einen beispiellosen Subventions- und Steuersenkungswettlauf unserer Nachbarn in eine Schieflage geraten ist. Um so wichtiger waren die bisherigen Initiativen der Bundesregierung, dem heimischen Transportgewerbe wieder eine bessere Perspektive für eine gesunde unternehmerische Existenz in Deutschland zu sichern: Zur Bekämpfung des Sozialdumpings wurde die einheitliche Fahrerlizenz für Fahrer aus Drittstaaten eingeführt; es wird lange Übergangsfristen bei der EU-Osterweiterung geben; bei den neuen AfA-Tabellen gibt es keine Verschlechterungen.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

a) In Zusammenhang mit der Einführung der LKW-Maut einen größtmöglichen Schritt zur Harmonisierung der Abgabenbelastung des europäischen Transportgewerbes zu unternehmen, damit den Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Deutschen Straßentransportwirt-

schaft begegnet werden kann. Jetzt geht es darum, eine mit dem EU-Recht verträgliche Lösung zu finden, um bestehende fiskalische Nachteile auszugleichen. Entsprechende Schritte sollen rechtzeitig eingeleitet werden;

b) die Auswirkungen der LKW-Maut auf Ballungsräume, Wohngebiete und grenznahe Gebiete intensiv zu beobachten und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen durch Ausdehnung der Mautpflicht unverzüglich einzuleiten;

c) dem Deutschen Bundestag erstmals 12 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes und danach regelmäßig alle 3 Jahre darüber zu berichten,

   – ob – und gegebenenfalls auf welchen Streckenabschnitten – die Mautpflicht zu einem spürbaren Ausweichen des LKW-Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz geführt hat,

   – ob – und in welchem Umfang – die Mautpflicht auf Abschnitte im nachgeordneten Straßennetz ausgedehnt wurde,

   – wie sich der Modal Split im Güterverkehr verändert hat.

Berlin, den 12. Dezember 2001

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**
Vorsitzender

**Reinhard Weis (Stendal)**
Berichterstatter

**Wilhelm Josef Sebastian**
Berichterstatter

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**
Berichterstatter

**Horst Friedrich (Bayreuth)**
Berichterstatter

**Dr. Winfried Wolf**
Berichterstatter

# Bericht der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Wilhelm Josef Sebastian, Albert Schmidt (Hitzhofen), Horst Friedrich (Bayreuth) und Dr. Winfried Wolf

## I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/7013 und die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates auf Drucksache 14/7087 in seiner 192. Sitzung am 11. Oktober 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Innenausschuss, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zur Mitberatung und gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

## II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Benutzungsgebühr sollen die durch schwere Nutzfahrzeuge in besonderem Maße verursachten Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen in gerechter Weise den Verursachern angelastet werden. Die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr kann auch zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Schiene und Schiff beitragen. Der Gesetzentwurf legt die öffentlich-rechtliche Mautpflicht, die Höhe der Maut nach der zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, die mautpflichtigen Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t und das mautpflichtige Straßennetz fest. Er beinhaltet weiterhin eine Ermächtigung zur Festlegung der Höhe der Maut im Rahmen der Wegekostenanlastung durch Verordnung, zur Festlegung von Differenzierungsmerkmalen für die Höhe der Maut, zur Festlegung von Eigentümer und Halter des Fahrzeugs sowie von Disponent und Fahrer als Gesamtschuldner und die Eröffnung der Möglichkeit, einen Privaten mit der Errichtung und dem Betrieb des Erhebungssystems, der Mauteinziehung und mit begrenzten Aufgaben der Kontrolle zu beauftragen. Er legt fest, dass das Mautaufkommen dem Bund zusteht.

## III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf – Drucksachen 14/7013, 14/7087 – in seiner Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Enthaltung der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 119. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Enthaltung der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf anzunehmen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 72. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf in der Fassung der Anträge der Koalitionsfraktionen (welche mit dem Inhalt des Teils A der vorstehenden Beschlussempfehlung übereinstimmen) anzunehmen. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS die Annahme einer Entschließung mit dem aus Teil B der vorstehenden Beschlussempfehlung ersichtlichen Inhalt.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf mit den aus Teil A der Änderungsanträge der Koalition (Ausschussdrucksache 866 des federführenden Ausschusses, Teil A, entsprechend Teil A der vorstehenden Beschlussempfehlung) ersichtlichen Änderungen anzunehmen. Weiterhin empfiehlt er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Enthaltung der Fraktion der PDS, die Annahme der in Teil B der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 866, Teil B, des federführenden Ausschusses, entsprechend Teil B der vorstehenden Beschlussempfehlung) enthaltenen Entschließung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 93. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, der FDP und der PDS dem Gesetzentwurf in der Fassung des Teils A der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen (welche mit dem Inhalt des Teils A der vorstehenden Beschlussempfehlung übereinstimmen) ersichtlichen Fassung zuzustimmen und eine Entschließung gemäß Teil B der Anträge der Koalitionsfraktionen (welche mit dem Inhalt des Teils B der vorstehenden Beschlussempfehlung übereinstimmen) anzunehmen.

## IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat zu dem Gesetzentwurf in seiner 66. Sitzung am 10. Oktober 2001 eine Anhörung beschlossen, die er in seiner 69. Sitzung am 7. November 2001 durchgeführt hat. An der Anhörung haben folgende Sachverständige teilgenommen:

- Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik der Universität Karlsruhe
- Dr. Stefan Rommerskirchen, Prognos AG
- Prof. Axel Friedrich, Umweltbundesamt

- Dipl.-Ing. Karl-Heinz Stappert, TÜV InterTraffic GmbH
- Tilmann Heuser, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
- Dr. Kunibert Schmidt, Verband der Automobilindustrie
- Heike Aghte, Bündnis LSVA für Europa e. V.
- Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Hauptgeschäftsführer Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
- Dr. August Ortmeyer, Fachbereich 1 – Handel, Verkehr, Telekommunikation, Dienstleistungen – des DIHK
- Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer Bundesverband Spedition & Logistik e. V.
- Albert Ritter, Deutscher Schaustellerbund e. V.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 7. November 2001 (69. Sitzung) mit den anliegenden schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

Der Ausschuss hat den Gesetzentwurf abschließend in seiner 73. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten.

Die Fraktion der SPD hat einen Antrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dessen Begründung sich aus Abschnitt VI Nr. 1 bis 6 des Berichts ergibt.

Die Fraktion der CDU/CSU hat im Ausschuss folgende Anträge eingebracht:

1. Antrag zu § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs

   *Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:*

   *In § 1 Abs. 2 wird eine Ziffer 3 mit folgendem Text zusätzlich eingefügt:*

   *„3. Fahrzeuge, die für die Beförderung im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden.“*

   *Begründung*

   *Diese Fahrzeuge waren von der bisherigen Vignettenregelung ausgenommen. Ihnen ist Bestandsschutz zu gewähren.*

2. Antrag zu § 1 Abs. 3 des Gesetzentwurfs

   *Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:*

   *In § 1 Abs. 3 wird eine Ziffer 4 mit folgendem Text zusätzlich eingefügt:*

   *„4. den Bundesautobahnabschnitten, die der innerstädtischen Erschließung dienen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates entsprechende Autobahnabschnitte von der Mautpflichtigkeit auszunehmen.“*

   *Begründung*

   *Eine Mauterhebung auf innerstädtische Autobahnen würde dort zu erheblichen Verlagerungen im nachgeordneten Netz führen und ist stadtökologisch nicht wünschenswert. Europäische EU-Staaten haben Stadtautobahnen von der Mautpflicht ausgenommen. Dies könnte in Deutschland insbesondere für die Berliner Stadtautobahnen gelten.*

3. Antrag zu § 1 Abs. 5 des Gesetzentwurfs

   *Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:*

   *In § 1 wird ein neuer Absatz 5 mit folgendem Text zusätzlich eingefügt:*

   *„5. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen, die aufgrund ihrer Lage im Netz und/oder ihres Ausbaustandards geeignet sind, größere Verkehrsmengen von mautpflichtigen Bundesautobahnen zu übernehmen, ebenfalls der Mautpflichtigkeit zu unterwerfen. Dazu bedarf es einer Rechtsverordnung des Bundesrates.“*

   *Begründung*

   *Hiermit sollen Verdrängungsverkehre auf besonders verdrängungsgefährdete Straßenabschnitte vermieden werden.*

4. Antrag zu § 11 des Gesetzentwurfs

   *Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:*

   *„§ 11 wird sachlich wie folgt geändert:*

   *Das Mautaufkommen steht nach Abzug der Erhebungs- und Verwaltungskosten ungemindert für folgende Zwecke zur Verfügung:*

   – *Pflege und Unterhalt*
   – *Ersatzinvestitionen*
   – *Erweiterungsinvestitionen*

   *an Bundesautobahnen oder mautpflichtigen Bundesfernstraßen.“*

Die Fraktion der PDS hat im Ausschuss folgenden Antrag eingebracht:

*Der Bundestag wolle beschließen:*

*1. Zu A. Problem und Ziel*

*(„Schwere Nutzfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen. Durch eine Benutzungsgebühr sollen diese Kosten in gerechter Weise der Verursachern angelastet werden.)*

*Anzufügen ist:*

*„Ziel des Gesetzes ist die Verlagerung von Gütertransporten auf die umwelt- und sozialverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Schiff.“*

*Als Folge ist zu streichen in B Lösung, Satz 2:*

*„Die streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr kann auch zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Schiene und Schiff beitragen.“*

*2. Zu Artikel 1 ABMG § 1 (1)*

*(„Für die Benutzung der Bundesautobahnen mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von“)*

*Einzufügen ist:*

*„mindestens 3,5 Tonnen“ (...).*

*Als Folge ist zu streichen:*

*„mindestens 12 Tonnen“ (...)*

*3. Zu Artikel 1 ABMG § 1 (3)*

*Artikel 1 § 1 (3), Punkte 1. und 2. sind zu streichen.*

*4. Zu Artikel 1 ABMG § 1 (4)*

*(„Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird beauftragt, gemäß Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b Nr. i der Richtlinie 1999/62/EG die Mautpflicht“)*

*Einzufügen ist:*

*„auf alle parallel zu Bundesautobahnen verlaufende Bundesstraßen sowie Abkürzungsstrecken zwischen Autobahnen und nachgeordnete Straßen in Grenzgebieten auszudehnen, wobei diese Straßen und Strecken genau zu bezeichnen sind.“*

*Als Folge ist zu streichen:*

*„auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen,“*

*(„wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist“...)*

*Anzufügen ist:*

*„und um unerwünschte Verlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz zu vermeiden. Vor Einführung der Maut soll das nachgeordnete Bundesfernstraßennetz auf mögliche Verlagerungswirkungen werden.“*

*5. Zu Artikel 1 ABMG § 3*

*(„Die geschuldete Maut bestimmt sich nach der auf mautpflichtigen Bundesautobahnen“)*

*Einzufügen ist:*

*„und auf den zusätzlich benannten Streckenabschnitten*

*(„zurückgelegten Strecke des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination“)*

*Einzufügen ist:*

*„nach dem höchst zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination“*

*Als Folge ist zu streichen:*

*„nach der Zahl der Achsen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination“ (...)*

*(„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, die Höhe der Maut pro Kilometer unter sachgerechter Berücksichtigung)*

*Einzufügen ist:*

*„des höchst zulässigen Gesamtgewichtes“*

*Als Folge ist zu streichen:*

*„der Anzahl der Achsen“*

*(„durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzusetzen.“).*

*Anzufügen ist:*

*„Die Mauthöhe muss der Zielsetzung Rechnung tragen, zur Verlagerung der Transporte auf umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsträger beizutragen.“*

*(„Die durchschnittliche gewichtete Maut orientiert sich an den von der Gesamtheit der mautpflichtigen Fahrzeuge verursachten Kosten für den Bau, die Erhaltung“)*

*Zu streichen ist:*

*„den weiteren Ausbau ...“*

*6. Zu Artikel 1 ABMG § 11*

*(„Das Mautaufkommen steht dem Bund zu.“)*

*Anzufügen ist:*

*„Es muss der Zielsetzung der Verlagerung von Güterverkehr auf umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsträger dienen. Insbesondere ist es für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur erforderlich, Maßnahmen zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entlang bestehender Verkehrsinfrastruktur zu verwirklichen.“*

*7. Zu Artikel 1 ABMG*

*Neu aufzunehmen ist:*

*„§ 13*

*Im Zeitraum von jeweils 2 Jahren legt der Verkehrsminister einen Bericht zur Entwicklung des Güterverkehrs und der Wirksamkeit der LKW-Maut im Hinblick auf Transporteffizienz, Verlagerungswirkung und Optimierung (Lärm, Abgase) vor.“*

*Begründung*

*Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge anstelle der zeitbezogenen Vignette ist grundsätzlich zu begrüßen. Bei der Gestaltung des LKW-Maut-Gesetzes ist darauf zu achten, dass*

- *Eindeutigkeit und notwendige Transparenz gewährleistet sind und erkennbar wird, dass das Gesetz kein reines Finanzierungsgesetz, sondern Teil eines modernen verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes ist.*
- *Nebenwirkungen vermieden werden, die die Situation für die betroffene Bevölkerung verschlechtern könnten*

*Aus diesem Grund werden die vorliegenden Änderungen beantragt.*

*Zu Antrag 1.: Zielsetzung*

*Die Verkehrsverlagerung auf umwelt- und sozialverträglichere Verkehrsträger ist mehr als nur eine wünschenswerte Begleiterscheinung. Sie ist vielmehr der Kern einer modernen Verkehrspolitik, wie sie auch die EU verfolgt. Mittelfristig wird die Stärkung umweltfreundlicher Transportalternativen eine Reduktion der Gesundheits- und Umweltbelastung, eine Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe und die Verringerung der gesellschaftlichen Kosten (z. B. Umwelt-, Unfall- und Lärmkosten) bringen können.*

*Die Bedeutung des Verlagerungszieles muss in der Formulierung des Gesetzestextes ihre Entsprechung finden. Das Gebot der Transparenz gilt umso mehr, als dadurch auch der betroffenen Bevölkerung kenntlich gemacht werden kann, welche Vorteile das ABMG für sie bringen soll (Abnahme von Staus, mehr Sicherheit auf den Straßen, weniger Umweltbelastungen etc).*

*Durch die verbesserte Formulierung und Platzierung wird dieser Bedeutung des Zieles Rechnung getragen.*

*Zu Antrag 2.: Mindestgewicht*

*Knapp 50 % der Gesamtschäden am deutschen Straßennetz werden von LKW ab 3,5 Tonnen verursacht. Bei einer Mauterhebung ab 12 Tonnen würde ein großer Teil der Verursacher nicht für die Schäden aufkommen müssen. Deshalb ist es notwendig und im Sinne einer gerechten Kostenverteilung, die Gebühren schon für LKW ab 3,5 Tonnen zu erheben. Diese Regelung widerspricht geltendem EU-Recht nicht.*

*In der Schweiz ist die 3,5-Tonnen-Grenze bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bereits eingeführt, und für die zukünftige LKW-Maut in Österreich ist sie ebenfalls vorgesehen. Auch Deutschland als weiterer Vorreiter-Staat bei der Kostengerechtigkeit sollte den LKW ab 3,5 Tonnen ihre nicht unerheblichen Kosten anlasten. Dem dringenden Bedarf nach einer Harmonisierung der Standards würde dies entgegenkommen;*

*Darüber hinaus kann damit der absehbaren Entwicklung zur Verlagerung von Transporten auf LKW unter 12 Tonnen vorgebeugt werden.*

*Zu Antrag 3.: Ausnahmeregelungen für einzelne Grenzgebiete*

*Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollten so wenige Ausnahmeregelungen wie möglich geschaffen werden. In Grenzgebieten führen Ausnahmeregelungen verstärkt dazu, dass die Vorteile der Straße gegenüber der Schiene tendenziell weiter ausgebaut werden. Damit dürfte es dem Schienenverkehr noch schwerer fallen, einen angemessenen Anteil am grenzüberschreitenden Güterverkehr zu erlangen.*

*Aus Gründen der Gleichbehandlung müssten zudem in der Bundesrepublik Deutschland mit ihrem sehr dichten Straßennetz immer weitere Streckenabschnitte aus der Mauterhebung herausgenommen werden (Ruhrgebiet, Rhein/Maingebiet, Hamburg/Bremen, zusätzliche Grenzgebiete etc). Die allgemeine Mautpflicht würde ausgehöhlt, und die damit verbundenen Ziele könnten nicht erreicht werden.*

*Die in § 1 (3) Punkt 1. und 2. explizit aufgeführten Ausnahmen wurden aus dem Eurovignettengesetz übernommen, wo sie seinerzeit ihre Berechtigung gehabt haben mögen. Heute besteht jedoch kein schlüssiger Grund mehr, der eine Sonderregelung notwendig macht. Daher sollte die Gefahr eines Präzedenzfalles nicht in Kauf genommen werden.*

*Zu Antrag 4.: Vermeidung von Verlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz*

*Verschiedene neuere Untersuchungen belegen, dass die Gefahr des Ausweichverkehrs auf nachgeordnete Straßen bisher unterschätzt wurde. Damit erklärt sich auch die enge Begrenzung des zulässigen Geltungsbereich einer Maut in der EU-Wegekosten-Richtlinie 1999/62/EG.*

*Die tatsächlich zu erwartende Wirkung stellt jedoch eine ernst zu nehmende Belastung für die betroffene Bevölkerung dar. Neuere Studien (wie z. B. „Anforderungen an eine umweltorientierte Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr“, Umweltbundesamt, Oktober 2001, oder „Effekter av alternativ till eurovinjettsystemet – Wirkungen von Alternativen zum Eurovignettensystem“, schwedisches Wirtschaftsministerium, April 2000) berechnen eine Verlagerungswirkung von durchschnittlich 4,5 %. Der zusätzliche Schwerlastverkehr auf dem nachgeordneten Straßennetz wird sich aber nicht gleichmäßig verteilen, sondern sich auf Abkürzungs- und Parallelstrecken konzentrieren, wo der LKW-Verkehr dementsprechend noch deutlich stärker zunehmen wird, gemäß der schwedischen Studie um bis über 19 %. Die Erfahrungen mit der 2001 neu eingeführten Schweizer LSVA (leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe) bestätigen die Berechnungen der Studien. (Bericht des Schweizer Verkehrsministeriums, November 2001).*

*Da der überwiegende Teil der deutschen Bundesautobahnen einen täglichen Anteil von mindestens 10 000 LKW pro Tag ausweist, muss man folglich von 400 zusätzlichen LKW pro Tag auf dem nachgeordneten Straßennetz ausgehen. In einzelnen Regionen mit täglich mehr als 20 000 LKW (u. a. Hamburg, Bremen) wären dies durchschnittlich 800 LKW pro Tag zusätzlich. Dabei wurden die erwähnten regional erheblich höheren Verlagerungsraten noch nicht berücksichtigt.*

*Durch eine möglichst umfassende Ausweitung der Maut, zumindest auf die besonders anfälligen Straßenabschnitte, müssen daher alle Gestaltungsspielräume innerhalb der Vorgaben der EU-Wegekosten-Richtlinie genutzt werden. Bleibt die LKW-Maut auf Bundesautobahnen beschränkt, kann sie eine kontraproduktive Wirkung entfalten, die Sicherheitszielen zuwiderläuft und die Wohnsituation für Teile der Bevölkerung massiv verschlechtert. Auf die Weise kann sich sogar die volkswirtschaftliche Bewertung der daraus resultierenden Verkehrssituation gegenüber der Situation ohne Maut verschlechtern.*

*Mittelfristig ist die Erhebung der LKW-Maut auf dem gesamten Straßennetz anzustreben. Da dies aufgrund der derzeitigen EU-Gesetzgebung noch nicht möglich ist, soll mit den vorgeschlagenen Änderungen der vorhandene Handlungsspielraum zumindest erweitert werden, indem*

– *zusätzliche Anknüpfungspunkte für die Aufnahme nachgeordneter Straßen in das Mautsystem definiert werden. Die Formulierung wurde unmittelbar aus der Wegekosten-Richtlinie übernommen und ist damit rechtlich abgesichert. Da Fernstraßen aufgrund bestimmter gestalterischer und funktionaler Merkmale (höhengleiche Kreuzungen, Langsamverkehr, Begegnungsverkehr, Straßenbreite usw.) in der Regel einen deutlich niedrigeren Sicherheitsstandard als Autobahnen aufweisen, wird von der Sicherheitsklausel in der erweiterten Formulierung stets Gebrauch gemacht werden können, wenn mit Verlagerungseffekten relevanten Umfangs zu rechnen ist.*

– *die für Ausweichverkehr besonders anfälligen Streckenabschnitte als Ergänzung zu den Bundesautobahnen definiert werden und sich dadurch die Möglichkeit eröffnet, die größten Risiken vorsorglich zu vermeiden.*

*Gemäß dem Vorsorgeprinzip wird ein geändertes Verfahren vorgeschlagen, das es möglich macht, bereits vor eintretenden Verlagerungswirkungen weitere Streckenabschnitte im nachgelagerten Straßennetz in die Mauterhebung aufzunehmen. Es ist überdies weniger bürokratisch und aufwendig als das bisher vorgesehene Verfahren.*

*Zu Antrag 5.: Bemessungskriterien*

*Nicht die AchsZAHL, sondern das LKW-Gewicht ist entscheidend für die entstehenden Wegekosten: Die Straßenbelastung wächst mit der AchsLAST exponentiell, mit hohen wirtschaftlichen Folgeschäden für die Allgemeinheit.*

*Die im Gesetzentwurf bislang vorgesehene Differenzierung der Mauthöhe nach der Achszahl hat Nachteile, weil dadurch der Einsatz von Fahrzeugen mit zwei bzw. drei Achsen so weit wie möglich ausgereizt werden wird und sich das Durchschnittsgewicht immer mehr der 40-Tonnen-Grenze annähern wird. Die für die Straßenschäden vor allem verantwortlichen Achslasten können dadurch potentiell weiter erhöht werden. Demgegenüber ist mit diesem Abänderungsantrag das vorgeschlagene Erhebungskriterium des höchst zulässigen Gesamtgewicht die angemessenste und effizienteste Kenngröße. Es stellt auch einen wichtigen Anreiz dar, um den Anteil der Leerfahrten zu senken und die Fahrzeugflotten besser auszulasten.*

*Zu Antrag 6.: Mittelverwendung*

*Das LKW-Maut-Gesetz als Baustein eines modernen Konzeptes muss auch durch die Mittelverwendung einen möglichst großen Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern leisten. Die Anlastung der Kosten alleine kann nur wenig Verkehr auf die Schiene oder das Schiff verlagern.*

*Wegen der Bedeutung dieser Aufgabe und auch wegen der hohen Summen, um die es geht, darf die Verwendung nicht nachgelagerten Verordnungen überlassen werden.*

*Konsequenterweise – im Sinne der notwendigen Verkehrsverlagerung – sollen die Mittel für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, Maßnahmen für einen Modernisierungsschub bei der Schiene sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entlang bestehender Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Ein Teil der Mittel muss für Lärmsanierungen bereitgestellt werden, auch ein Gleisanschlussprogramm sollte mit Mitteln aus der LKW-Maut gefördert werden. Die Verwendung der Mittel für die Straße soll sich auf deren Erhalt sowie Sicherheitsmaßnahmen beschränken, wie z. B. sichere Ruhemöglichkeiten für LKW-Fahrer.*

*Zu Antrag 7.: Dokumentationspflicht*

*Das neue System der fahrleistungsabhängigen Preise im Straßengüterverkehr muss aufmerksam begleitet werden. Dabei bietet sich an, dass eine regelmäßig arbeitende Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums die Entwicklungen durch die Einführung der Maut evaluiert und dokumentiert. Möglichen Problemen, insbesondere den Risiken durch Ausweichverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz, kann dadurch flexibel begegnet werden.*

*Wichtig ist es auch, die Höhe der Maut regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüfen zu können und einen Überblick darüber zu erhalten, ob die erforderlichen Optimierungen bei Lärm- und Schadstoffemissionen auch erreicht werden.*

*Da eventuelle Nachjustierungen bei dem ABMG notwendig werden könnten, muss in angemessenen Abständen Bericht erstattet werden. Gegebenenfalls können dadurch frühzeitig Konsequenzen gezogen werden.“*

Die **Fraktion der SPD** betonte, die Einführung der entfernungsabhängigen LKW-Maut auf Bundesautobahnen nehme eine Schlüsselstellung in ihrer Verkehrspolitik ein. Man sorge damit für eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten. Man werde endlich die ausländischen LKW angemessen an der Finanzierung des Verkehrsnetzes beteiligen und leiste daher mit der Einführung der entfernungsabhängigen LKW-Maut einen großen Beitrag zum Abbau der Wettbewerbsverzerrungen in Europa. Mit der Einführung der LKW-Maut stärke man die Wettbewerbsstellung der Schiene gegenüber der Straße. Sie werde auch zu einer Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und Binnenwassertraßen führen, den Anteil schadstoffarmer Fahrzeuge erhöhen und zur Vermeidung von Leerfahrten beitragen. Die LKW-Maut stelle einen teilweisen Übergang von der reinen Steuer- zur anteiligen Nutzerfinanzierung von Verkehrswegen dar. Man werde durch die LKW-Maut auch neue Investitionsspielräume gewinnen, z. B. für das Anti-Stau-Programm. Man werde mit dem Anti-Stau-Programm ab 2003 3,7 Mrd. DM in das Straßennetz, 2,8 Mrd. DM in die Schienenwege und 0,9 Mrd. DM in die Bundeswasserstraßen zusätzlich investieren. Die Kritiker hätten noch nicht verstanden, dass es in der Zukunft nur um ein integriertes Verkehrsnetz gehe. Man halte die bisher geplante Gebührenhöhe für vernünftig; sie entspreche in der Größenordnung dem, was auch in Italien oder Frankreich zu bezahlen sei. Forderungen nach einer deutlich höheren Maut sei entgegenzuhalten, dass sich die Mauthöhe an den Wegekosten orientieren müsse. Die Vorstellung, als Folge der LKW-Maut müsse man mit einer Preiserhöhungswelle rechnen, sei falsch. Der LKW-Transport werde sich zwar verteuern. Warnungen, dadurch würden sich auch die Lebenshaltungskosten drastisch erhöhen, seien jedoch unangebracht. Die Sorge, die LKW-Transporte könnten sich in Zukunft auf das nachgeordnete Straßennetz verlagern, sei ebenfalls unberechtigt. Die im Gesetz angelegte Regelung sei vernünftig; im Falle von Ausweichverkehren sei die Mautgebühr gegebenenfalls auf bestimmte Ausweichstrecken auszuweiten. Über die Bemautung des gesamten Straßennetzes für den LKW-Verkehr solle jetzt nicht entschieden werden, man solle erst Erfahrungen sammeln. Die Ergebnisse der vom Ausschuss durchgeführten Anhörung habe man ausgewertet und Vorschläge aufgegriffen, soweit es dazu eine Möglichkeit gegeben habe. Eine Reihe von Vorschlägen sei aber, unter anderem aus europarechtlichen Gründen, nicht umsetzbar gewesen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** meinte, der vorliegende Gesetzentwurf beinhalte eine wichtige verkehrspolitische Initiative, bei der es um die Umstellung von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung gehe. Im Grundsatz werde dies auch von der CDU/

CSU mitgetragen. Der vorgelegte Gesetzentwurf sei aber unvollständig und werde dem gesetzten Anspruch bei weitem nicht gerecht. Es blieben viele Fragen offen und es sei noch vieles nachzubessern. Es sei nicht nachzuvollziehen, weshalb die konkrete Höhe der Maut erst nach der Beratung des Gesetzentwurfs festgelegt werden solle. Vielen Fuhrunternehmen sei durch die Kostenentwicklung der letzten beiden Jahre jeglicher Spielraum genommen worden. Neben der verfehlten Ökosteuer müssten die Unternehmer die Schwefelsteuer sowie die Erhöhung der Versicherungsteuer hinnehmen und nun solle es zu einer weiteren zusätzlichen Belastung durch die LKW-Maut kommen. Die Fraktion der CDU/CSU werde einer zusätzlichen Belastung nicht zustimmen. Man fordere, dass es zu einer Umfinanzierung kommen müsse. Es reiche nicht aus, mit dem Transportgewerbe lediglich Verhandlungen über Entlastungen zu führen. Der Harmonisierungsprozess in Europa trete auf der Stelle und verzeichne Rückschritte, wenn man an die zuletzt eingeführten Steuererstattungen in Frankreich, Italien und den Niederlanden denke. Die Abgabenbelastung des deutschen Güterkraftverkehrs dürfe durch die Maut nicht weiter steigen. Bereits heute entstehe bei dem Betrieb eines 40-Tonners in Deutschland bei einer Jahresfahrleistung von 135 000 Kilometern und einem Verbrauch von 35 Litern auf 100 Kilometern eine jährliche Abgabenlast von insgesamt 43 400 DM Steuern; ein Franzose müsse nur 34 100 DM und ein Belgier 30 800 DM tragen. Hier müsse man ansetzen. Würden die Regierungspläne wie geplant umgesetzt, stünden ein ganzer Gewerbezweig und Hunderttausende von Arbeitsplätzen auf dem Spiel. Es gelte, Wege zu finden, in Übereinstimmung mit dem europäischen Recht die Benachteiligung des deutschen Gewerbes abzumildern. Es gebe ernst zu nehmende Vorschläge im Hinblick auf die Anrechnung der Mineralölsteuerbelastung. Die gesamten Einnahmen aus der beabsichtigten Nutzerfinanzierung müssten auch tatsächlich wieder in Straßenbau und Straßenunterhaltung gehen; die vorgesehene Aufteilung der Mittel auf verschiedene Verkehrsträger halte man für falsch. Man könne nicht die Maut vereinnahmen und gleichzeitig die Straßenverkehrsinfrastruktur vernachlässigen. Zahlreiche andere Fragen seien noch ungelöst, etwa die Frage der Umgehung der Mautpflicht durch die Benutzung von Bundes- und Landesstraßen oder die Frage angemessener Regelungen für bestimmte Gruppen, wie etwa Landwirte oder Schausteller.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, mit dem Gesetz setze die rot-grüne Koalition ein Kernstück ihrer Verkehrspolitik um. Die vorgesehene LKW-Maut von durchschnittlich 15 Cent (29,3 Pfennige) pro Fahrzeug und Kilometer sei eine respektable und verursachergerechte Einstiegshöhe. Sie werde zu einer spürbaren Verlagerung im Güterverkehr auf die Schiene und das Binnenschiff führen. Mit der elektronisch und kilometergenau erhobenen LKW-Maut gebe es auf den bundesdeutschen Straßen und im Güterverkehrsmarkt endlich mehr Kostenwahrheit und mehr Chancengleichheit für die Bahn. Die schweren LKW verursachten enorme Straßenschäden und bezahlten derzeit fast nichts dafür. Ab 2003 würden verursachergerechte Wegekosten in Rechnung gestellt. Damit bremse man das Verkehrswachstum und lenke Transporte auf Schiene und Binnenschiff: Leerfahrten von LKW würden reduziert. Das Rückgrat eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems sei die Bahn. Auch Einnahmen aus der LKW-Maut wolle man in ein intelligentes Güterbahn-System investieren. Deshalb flössen mit dem Anti-Stau-Programm ab 2003 zusätzliche Mittel aus der LKW-Gebühr in den Ausbau von Bahn und Binnenschiff. Staatseinnahmen aus der LKW-Maut dürften auch zur Finanzierung neuer Bahnstrecken eingesetzt werden; damit gewinne die Verkehrspolitik Gestaltungsspielraum zurück. Man wolle den Güterverkehr auf der Schiene bis 2015 mindestens verdoppeln. Die LKW-Maut sei dafür ein weiterer wichtiger Baustein. Sie solle nicht nur dafür sorgen, dass die schweren LKW die Reparatur der Straßen bezahlten, sondern sie solle auch auf die umweltverträglicheren Systeme Güterzug und Schiff umlenken. Dazu müssten diese Alternativen ausgebaut werden. Die Einführung der LKW-Maut auf den Autobahnen sei ein erster Schritt. Eine Ausdehnung auf das nachgeordnete Straßennetz müsse kommen. Die streckenbezogene LKW-Maut sei auch ein Schritt zu einem fairen Wettbewerb der deutschen Speditionen mit der ausländischen Konkurrenz. Eine Harmonisierung sei notwendig; es dürfe aber keinen Subventions- oder Steuerentlastungswettlauf geben. Mit der emissionsbezogenen Staffelung würden darüber hinaus diejenigen belohnt, die in einen modernen Fuhrpark investierten. Die Debatte der letzten Wochen und Monate habe gezeigt, dass die LKW-Maut von einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung getragen werde. Auch dem Speditionsgewerbe sei klar, dass sich mit der Maut keine Wettbewerbsnachteile verbinden würden.

Die **Fraktion der FDP** sprach sich grundsätzlich für die Umstellung der zeitbezogenen LKW-Vignette auf eine streckenbezogene Maut aus. Sie sei ein Schritt in Richtung auf die notwendige Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sei jedoch in erster Linie eine Abgabenerhöhung, die dem Bundesminister der Finanzen nach Expertenschätzungen bis zu 10 Mrd. DM pro Jahr einbringe. Die Höhe der Maut übersteige somit deutlich die Wegekosten, die den schweren LKW anzulasten seien. Eine Verlagerung des Verkehrs werde die Maut nicht bewirken. Es helfe nicht, die Benutzung der Straße zu verteuern, wenn die Leistungen der Bahn nicht verbessert würden. Man dürfe auch nicht auf eine Reduzierung von Leerfahrten hoffen, denn diese führe kein Unternehmer freiwillig durch. Zur wünschenswerten Umstellung der Infrastrukturfinanzierung gehörten eine Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer und bei der Mineralölsteuer sowie eine Zweckbindung der Einnahmen zugunsten des Straßenbaus. Zusätzliche Bemühungen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehrsgewerbe seien weitgehend ausgeblieben. Man sehe das Maut-Gesetz der Bundesregierung als weitere schwere Belastung für den Wirtschaftsstandort und für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe an. Man brauche neben der Umstellung der LKW-Maut konkrete Harmonisierungsschritte, die den Wettbewerbsnachteil des deutschen Güterkraftverkehrs in Europa reduzierten. Um Abgabenerhöhungen auszuschließen, müsse die Abgabenbelastung umfinanziert werden, etwa durch die Absenkung der KFZ-Steuer für schwere LKW und der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff. Die Niederlande, die ebenfalls eine entfernungsabhängige Maut einzuführen beabsichtigten, planten eine Senkung der Mineralölsteuer um 15 %. Das über nur drei Jahre aus Teilen der Mauteinnahmen finanzierte Anti-Stau-Programm reiche nicht aus, um die dauerhafte Zweckbindung zu ge-

währleisten. Die Nettoeinnahmen müssten vollständig in den Straßenbau fließen. Direkte Quersubventionierungen zugunsten der Schiene oder der Binnenwasserstraße seien der falsche Weg. Die Höhe der Maut dürfe nicht durch Rechtsverordnung festgelegt werden; sie sei durch Gesetz festzulegen. Die Maut müsse durchschaubar und administrierbar sein. Dazu gehöre es auch, Ausweichverkehre zu vermeiden, beispielsweise durch eine Ausweitung der Mautpflicht auf Teilstrecken von Bundesstraßen oder durch Ausnahmen von der Mautpflicht auf Stadtautobahnen.

Die **Fraktion der PDS** kritisierte, die Reduktion der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf Autobahnen werde zu mehr LKW-Transporten auf Bundesstraßen führen. Damit werde sich die Belastung durch den LKW-Verkehr in dichter besiedelten Räumen erhöhen, was kontraproduktiv sei. Die Festlegung, wonach die LKW-Maut nur bei LKW ab 12 Tonnen erhoben wird, werde zu mehr Güterverkehr mit kleineren LKW führen. Damit werde eine negative Entwicklung, die auch Resultat der falschen Privatisierungspolitik sei, nochmals verstärkt. Dabei verursachten LKW ab 3,5 Tonnen 50 % der Straßenschäden. Die LSVA werde nur die Wegekosten, Bau und Unterhalt der Bundesautobahnen berücksichtigen und dies wohl auch nur zum Teil. Sie werde die externen Kosten wie Unfälle, Zeitverluste durch Stau, Lärm, Abgase nicht berücksichtigen. Die Abgabe werde daher zu niedrig sein, um Kostenwahrheit im Transportgewerbe herzustellen, und in jedem Fall zu niedrig, um eine verkehrslenkende Wirkung zu erzielen und Verkehre auf Schiene und Binnenwasserstraßen zu verlagern. Die LSVA werde zusätzliche Mittel für den Bau neuer Straßen mit sich bringen, was mittelfristig zu einem neuen Schub für die Straße im Allgemeinen und für den LKW-Verkehr im Besonderen führe. Das deutsche LKW-Gewerbe solle durch andere Maßnahmen entlastet werden, was zwar nicht im Gesetzentwurf stehe, weil man der EU keine Handhabe zum Einschreiten geben wolle, was aber relativ offen auf LKW-Lobby-Tagungen und durch Regierungsvertreter geäußert werde. Dies bedeute, dass die LKW-Maut primär eine protektionistische Wirkung für das deutsche LKW-Gewerbe haben werde. Die LSVA werde nach dem Willen derjenigen, die sie nun einführen wollten, die unverantwortliche, Umwelt und Menschen enorm belastende weitere Steigerung des Straßengüterverkehrs nicht oder nur völlig unzureichend reduzieren. Die LSVA könne grundsätzlich einen richtigen Weg zu einer Politik weisen, die Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraßen lenke. In der geplanten Ausgestaltung werde sie nur immanente Verlagerungseffekte von ausländischen auf deutsche LKW, aber keinen Abbau des real existierenden LKW-Verkehrs und auch keine Reduzierung des Anstiegs des LKW-Verkehrs mit sich bringen. Das Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger müsse ausdrücklich im Gesetz formuliert sein. Auch die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen zeigten, dass es bezüglich des Gesetzentwurfs Nachbesserungsbedarf gebe.

## V. Abstimmung im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat den Änderungsantrag, den die Fraktion der PDS im Ausschuss eingebracht hat (Ausschussdrucksache 867), gegen die Stimmen der Fraktion der PDS mit den Stimmen der übrigen Fraktionen abgelehnt.

Er hat den im Ausschuss eingebrachten Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zu § 1 Abs. 2 (Ausschussdrucksache 861) mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP abgelehnt. Die Fraktion der CDU/CSU hat ihren Änderungsantrag zu § 1 Abs. 3 (Ausschussdrucksache 862) für erledigt erklärt, nachdem der Sprecher der Fraktion der SPD im Ausschuss, Abg. Reinhard Weis (Stendal), erklärte, bei dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen (s. A Nr. 2 der Beschlussempfehlung) seien alle Fahrzeuge des Schaustellergewerbes, auch Wohnwagen, gemeint. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zu § 1 Abs. 5 (Ausschussdrucksache 863) wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU zu § 11 (Ausschussdrucksache 864) wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP abgelehnt.

Teil A Nr. 2 des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 866) wurde einstimmig angenommen. Teil A dieses Änderungsantrags wurde im Übrigen mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP angenommen. Teil B des Antrags der Koalitionsfraktionen wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf in der aus Teil A der Beschlussempfehlung ersichtlichen Fassung anzunehmen. Er empfiehlt weiterhin mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP, die aus Teil B der Beschlussempfehlung ersichtliche Entschließung anzunehmen.

## VI. Begründung

1. Zu A Nr. 1 der Beschlussempfehlung:

   Die auf Vorschlag des Bundesrates erfolgte ausdrückliche Aufnahme der Fahrzeuge von Gebietskörperschaften, die der Straßenreinigung und dem Winterdienst dienen, in den Befreiungstatbestand des Artikels 1 § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 hat rein klarstellende Funktion.

2. Zu A Nr. 2 der Beschlussempfehlung:

   Die deutschen Volksfeste werden in der Regel vom mittelständisch geprägten Schaustellergewerbe getragen. Die Volksfeste mit ihren tief im volkstümlichen Brauchtum verwurzelten Jahrmärkten, Kirmessen, Wochen-

und Weihnachtsmärkten erfüllen für alle sozialen Schichten und Altersklassen eine wichtige soziale Ausgleichsfunktion; sie wahren regionaltypische Traditionen und stärken das Heimatbewußtsein.

3. Zu A Nr. 3 der Beschlussempfehlung:

   Der Abschluss des Vertrages mit dem Betreiber des Mauterhebungssystems bedarf der haushaltsrechtlichen Ermächtigung. Die Ergänzung von Artikel 1 § 11 stellt sicher, dass die Ausgaben aus dem Betreibervertrag aus dem Mautaufkommen geleistet werden.

4. Zu A Nr. 4 der Beschlussempfehlung:

   Die Aufhebung der bisherigen zeitabhängigen Gebührenregelung durch das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) wird gesetzlich an den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der künftigen entfernungsabhängigen Maut gekoppelt. Im Regierungsentwurf war zunächst vorgesehen, das ABBG zum gleichen Zeitpunkt durch Verordnung aufzuheben. Die jetzige Fassung ist die gesetzestechnisch vorzuziehende Lösung.

5. Zu A Nr. 5 der Beschlussempfehlung:

   Die Einfügung eines neuen Artikels 1 § 13, der die bisherigen Absätze 2 und 3 des bisherigen Artikels 1 § 12 enthält, ist eine gesetzestechnische Folgeänderung zur Änderung des Artikels 1 § 12.

6. Zu A Nr. 6 der Beschlussempfehlung:

   Es handelt sich um eine gesetzestechnische Änderung aus rechtssystematischen Gründen ohne inhaltliche Änderung des Gesetzentwurfs.

Wegen der Begründung der Einzelvorschriften wird im Übrigen auf den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/7013 (Seiten 11 bis 17) verwiesen.

Berlin, den 12. Dezember 2001

**Reinhard Weis (Stendal)**
Berichterstatter

**Wilhelm Josef Sebastian**
Berichterstatter

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**
Berichterstatter

**Horst Friedrich (Bayreuth)**
Berichterstatter

**Dr. Winfried Wolf**
Berichterstatter

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333